Comisión deTransporte, Comunicaciones y Obras Públicas

Carpeta Nos. 348 de 2000, 1380 de 2006, 3969 y 4053 de 2004.

Versión Taquigráfica N° 928 de 2007

CÍRCULO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN EL URUGUAY

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 14 de marzo de 2007

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante David Doti Genta.
MIEMBROS:	Señores Representantes Julio César Fernández, Fernando Riet y Gustavo Rombys.
DELEGADO DE SECTOR:	Señor Representante Jaime Mario Trobo.
INVITADOS:	Por el Círculo del Transporte Internacional en el Uruguay, señores Luis Emilio González, Presidente y Alberto Acosta, Secretario.

SEÑOR PRESIDENTE (Doti Genta).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Recibimos con mucho gusto a la representación del Círculo del Transporte Internacional del Uruguay, integrada por los señores Luis Emilio González, Presidente, y Alberto Acosta, Secretario, quienes en su momento solicitaron audiencia para ser recibidos, a fin de abordar la situación del sector a raíz de los cortes de ruta, la reforma tributaria, etcétera.

Cedemos el uso de la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Antes que nada, pido disculpas por la tardanza, pero consideramos muy importante acudir con un material, que vamos a entregar a la Comisión, que contiene estadísticas del sector: los últimos datos actualizados son de enero de 2007.

Sin duda que el problema del corte de rutas es muy importante; todos conocemos su gravedad, por lo que no vamos a ahondar en él. En ese contexto se desnudan un montón de falencias que hay en el transporte internacional de carga por carretera, en cuanto a la normativa vigente, a la protección legal existente. De acuerdo a las estadísticas que figuran en este material, mes a mes las empresas extranjeras de transporte representan aproximadamente el 50% del transporte de carga a nivel internacional que se realiza en el Uruguay. Estas empresas, que son las que nosotros representamos legalmente, tienen un accionar que queda librado al azar -por decirlo de alguna manera-, porque no hay un marco normativo que las regule, y que también nos regule a nosotros como sus representantes, determinando las obligaciones y los derechos que

correspondan y definiendo la situación ante el incumplimiento que pueda existir de las normas vigentes, sean las de tránsito comunes, como las de otro carácter.

En este contexto de la problemática que desnudan los cortes de ruta -porque al no existir ningún vínculo contractual con esas empresas, si no vienen a trabajar, el representante legal queda colgado y se embroma; a su vez, este es el garante frente al Estado por las operaciones de ellas-, se genera una situación bastante injusta que buscamos revertir. Por eso presentamos este material, hecho sin mayor asesoramiento legal, basados en un proyecto de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay -que conocimos en su momento- que contextualizamos expresamente en el transporte de carga, para que sea estudiado y mejorado; obviamente, estamos a la orden para cualquier consulta.

También hemos adjuntado un pequeño texto con una breve historia de lo que somos y de cómo fue evolucionando esta actividad en el transcurso de los años, así como algunos objetivos a corto y mediano plazo. Asimismo, incluimos una lista de gestiones que pretendimos hacer para que la problemática de los cortes de ruta no fuera tan perjudiciales para nuestro país y para nuestra actividad en particular, con toda la gente que involucra. Mencionamos todo un relatorio de entrevistas, pero prácticamente no se atendió ninguna de las propuestas realizadas para rechazarlas, aceptarlas, modificarlas o lo que fuera. De manera que decidimos que había que recurrir a otro camino para ver de qué manera se podrían hacer mejor las cosas.

En el material figura un listado de todos los problemas que ocasionan los cortes. Con la adopción de simples medidas se podría haber mitigado bastante el perjuicio; sin embargo, no se adoptó ninguna de ellas. Si bien arrancamos con este tema en noviembre, cuando empezaron los cortes, hasta ahora estamos con ese tema. Tampoco se nos dieron las razones de por qué no se adoptaron: si hay algún problema operativo, legal o lo que fuera.

En este contexto, tenemos dos o tres proyectos vinculados a la construcción del anillo colector perimetral vial de la ciudad de Montevideo. Por allí nombramos un titular de una terminal de cargas, precisamente para nuestra bandera de transporte, que es la que más carece de infraestructura en el país. Si, como dije, distribuimos el transporte en 50% de bandera nacional y 50% de bandera extranjera, veremos que la bandera nacional tiene sus inversiones acá, tiene sus parques para parar los camiones, con las condiciones adecuadas, más allá de que los conductores tienen su domicilio en el país, bastante cerca de donde desarrollan su actividad, pero eso no es así para los camiones de bandera extranjera, que como ustedes pueden ver mensualmente ingresan al Uruguay por miles: no tienen ninguna terminal, andan tirados por la calle y eso provoca problemas. A veces se estacionan en lugares inadecuados, en la puerta del garaje de alguien que tiene que salir, llegando en otros casos a obstaculizar el tránsito en algunas avenidas. Ustedes verán los camiones parados en José Pedro Varela, en Propios y en infinidad de lugares, ya sean avenidas amplias o calles pequeñas; por lo que uno ha recorrido, hay camiones estacionados hasta en el Parque de los Aliados. Me parece que todo esto, vinculado a la posible limitación del ingreso de carga pesada a la ciudad de Montevideo, estaría dando el marco ideal para generar una suerte de terminal de transferencia de cargas -en tal sentido, tenemos algunos proyectos-, supuestamente anexa al anillo perimetral.

Evidentemente, todos estos proyectos van de la mano de que nuestra actividad, de alguna manera, esté reglamentada y amparada en un marco legal objetivo; este es el contexto general de nuestros planteos.

En el material que hemos preparado, figura la estadística -desde que empezamos a recabar la información- del flujo mensual de camiones que ingresan y salen del país, discriminados por las banderas; allí se puede apreciar lo que expresaba en cuanto a la paridad en la cantidad. Entonces, creemos que podría ser interesante que existieran, por lo menos, dos terminales, de manera que puedan competir, o mejorar sus servicios comparándose una con la otra discriminadas, de la misma forma en que se procede por la normativa del transporte, en bandera extranjera y bandera nacional. Somos conscientes de que en lo que tiene que ver con la bandera nacional, si bien hay muy pocos proyectos asociativos, cada empresa particular tiene su infraestructura dimensionada a su realidad. No obstante, no está en los lugares adecuados o en su momento tendrán que mudarse; hay infinidad de casos de recolección de firmas por parte de los vecinos para que los camiones no estén molestando en determinado lugar, no solo los de transporte internacional, sino los de transporte nacional, que a veces acarrean miles de toneladas de productos hacia el centro de la ciudad. Hay camiones que transportan un peso bruto de cuarenta y cinco toneladas, lo cual produce, obviamente, un daño brutal en la pavimentación de la ciudad. Por todos lados se advierte que eso tiene un costo extremadamente alto, por lo que creo que esta podría ser una buena oportunidad para desarrollar este proyecto.

SEÑOR TROBO.- He pedido a la Secretaría de la Comisión una copia del documento que presentan los visitantes, porque me parece importante profundizar en su texto.

Ahora bien; me gustaría formular algunas preguntas desde la perspectiva del planteo de nuestros invitados en dos grandes capítulos: el de la actividad propiamente dicha, su regulación y eventualmente la competitividad del sector con el exterior -que es un tema importante- y el vinculado específicamente con el bloqueo de los puentes que, sin duda alguna, si hay una actividad a la debe haber afectado severamente es al transporte, en particular al de carga y al de pasajeros.

Nuestros invitados pertenecen a una organización de segundo o tercer grado: se asocian a empresas. ¿Cuántas empresas de transporte internacional de carga hay en el Uruguay? ¿De cuántos vehículos disponen esas empresas? ¿Cuál es su capacidad de carga? ¿Cuáles son las condiciones que tiene Uruguay para que las empresas puedan competir con las extranjeras? Supongo que eso debe estar determinado por costos transferidos desde el Estado, desde los insumos, hasta los combustibles, seguridad social, etcétera. ¿Qué ventajas pueden tener los competidores del exterior respecto de las empresas nacionales? ¿Está adecuadamente acordado el volumen de carga que va y viene? ¿Quién lo puede transportar? Las condiciones en las que se trabaja siendo una empresa extranjera en el Uruguay, ¿son mejores, las mismas o peores que las que tienen las empresas uruguayas cuando van al mercado vecino? Obviamente, la empresa internacional de carga no va hasta el puente o hasta la balsa; sube a la balsa o pasa el puente y sigue del otro lado y eso forma parte de sus costos. Me gustaría conocer, en términos generales, vuestra visión al respecto.

He escuchado una referencia a la necesidad de contar con un marco jurídico. ¿En qué dirección iría? En la actualidad, ¿existe alguna legislación que, perfeccionándose, puede llegar a satisfacer vuestras inquietudes?

Especialmente me preocupa conocer qué propuestas hicieron ustedes para mitigar el impacto del bloqueo de los puentes. Nos han dicho que están señaladas en el documento que nos entregaron, pero sería bueno que nos explicaran su contenido, así como ante quién fueron realizados los planteos. Sin perjuicio de que desde ya sabemos que no han tenido respuesta, ¿qué efecto han tenido ante esas situaciones que han procurado resolver por esa vía? ¿Cuál es el daño agregado en caso que se hubieran aplicado las medidas que ustedes solicitaban? ¿A quiénes involucraban? ¿Eran medidas unilaterales que debía adoptar la autoridad nacional, que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, u otros organismos del Estado?

SEÑOR GONZÁLEZ.- Se ha planteado varias preguntas y existen varias dificultades para contestarlas, dada la carencia de cultura en el Uruguay para llevar datos estadísticos sobre esta actividad, lo que recién ahora se está comenzando a hacer. Por ejemplo, en cuanto a la totalidad de empresas que operan en el país, no hay información pública disponible; no hay forma de obtenerla. En ese sentido, hace casi cuatro años que nosotros pedimos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas un listado, pero no está en condiciones de proporcionarlo; no tiene los sistemas informáticos adecuados ni la capacidad para hacerlo. De manera que ese expediente está dentro del Ministerio y sin responder -dije cuatro años, pero capaz que son tres; estoy hablando de memoria-; entonces, no hay condiciones para saber a ciencia cierta la cantidad de empresas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entiendo que el señor Diputado Trobo preguntó sobre la cantidad de empresas de transporte internacional. ¿A eso se está refiriendo usted?

SEÑOR GONZÁLEZ.- Efectivamente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ahora bien; ustedes integran un Círculo del Transporte.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Correcto; ahora voy a ese detalle.

En ese contexto, hace poco tiempo, concretamente en el año 2004, formamos esta institución para nuclear a las empresas que desarrollamos la actividad dentro de cierto marco de semejanza en cuanto al tratamiento del tema. Nosotros somos los representantes de las empresas extranjeras que operan en el Uruguay, pero no sólo nos limitamos a esa representación legal, sino que nos encargamos de la actividad comercial y operativa de dichas empresas. Eso no es obligatorio, pero creemos que para el país puede llegar a ser interesante que lo sea: que cada empresa extranjera que quiera operar en el Uruguay tenga una figura definida legal y

comercialmente, porque se producen una cantidad de manejos bastante rebuscados en cuanto al transporte internacional de carga por no existir esos condicionamientos. Desde hace tiempo, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se está hablando de la profesionalización del transporte y ahora se está en la instancia de definir ese marco. Inclusive, se está hablando de auditar en forma continua, financiera y contablemente, a las empresas que operan en el transporte nacional e internacional de carga. Claro que eso lo van a aplicar a las empresas nacionales. La manera de aplicarlo a las empresas extranjeras que entran, que son nada más ni nada menos que el 50% del total, es lo que proponemos que se defina, porque esa parte no se ha manejado.

En conclusión, se va a reglamentar y a exigir condiciones a las empresas de bandera nacional, lo cual me parece muy bien, pero a las que nosotros representamos no se les exige nada. Creemos que eso no genera un marco propicio de competencia leal y honesta en el sector. Creemos que esto es dejar librado al azar que cualquiera haga cualquier cosa, lo que genera problemas de competitividad entre las propias empresas.

Nosotros somos pequeñas empresas que tenemos básicamente personal administrativo que en esta situación de no actividad por el problema de los bloqueos queda en la calle. Nuestra institución nuclea a los veinticinco mayores representantes de empresas extranjeras de transporte con actividad comercial constituida, etcétera, lo que implica aproximadamente quinientas empresas de camiones extranjeras.

En cuanto a la flota, en los últimos conteos hemos superado las diez mil unidades. Estas cifras superan ampliamente las de unidades con bandera nacional, por cuestiones de dimensiones de flota. Cualquier flota brasileña tiene doscientos, quinientos, mil, tres mil camiones, mientras aquí en Uruguay la empresa más grande puede llegar a tener ochenta. En Argentina pasa algo similar con Brasil y en Chile la situación es más pareja con la de Uruguay. Por eso decimos que manejamos flotas de diez mil vehículos. Es decir que ante cualquier crecimiento en la productividad y en el comercio exterior de Uruguay esa flota está rápidamente a disposición sin mayores problemas para llegar a los mercados de la región. Distinto sería si esa flota no estuviera a disposición y hubiera que esperar a que las empresas uruguayas hicieran la inversión necesaria para comprar camiones. La producción de ese año quedaría seguramente estancada. Esa es la flexibilidad que damos nosotros con las empresas extranjeras.

En cuanto a las condiciones de competitividad, están bastante parejas con algunos países y bastante desparejas con otros. Con Brasil, por ejemplo, la bandera nacional está muy competitiva -y eso le hace bien al país, obviamente-, pero las dimensiones de las flotas llevan a la paridad en el flujo del transporte de carga porque con Brasil el flujo de carga es muchísimo mayor y se necesitan flotas mayores que no pueden atender empresitas de diez, quince u ochenta camiones. Sin embargo, con Argentina todo este problema del bloqueo ha generado una distorsión bastante grande en nuestro perjuicio, mientras las empresas de bandera nacional han ganado terreno.

En el caso de los barcos -nosotros todavía no hemos podido obtener la concesión que consiguieron esas empresas en su momento-, se da el hecho de que se dan el lujo de elegir quién sube y quién no, lo que no sabemos si está amparado o no en el marco normativo. Esto ha producido serios problemas durante este período de bloqueos, ya que algunas mercaderías luego de bajarse de los camiones no han podido ser embarcadas porque no se conseguía lugar en el barco. Sin embargo, luego se constataba por estos mismos sistemas informáticos, que el barco en realidad ese día había venido con capacidad de bodega suficiente, con lugares vacíos. Entonces, es una suerte de manejo comercial que no sabemos si está amparado. Ya solicitamos en entrevista con el señor Ministro que se analizara el tema.

Todo este problema del bloqueo a su vez ha generado que hacia Chile, a donde la enorme mayoría de mercadería se llevaba por camión -no existían líneas marítimas-, hoy existen por lo menos tres líneas marítimas regulares. Hay un desvío del flujo de comercio, en beneficio de flotas de ultramar extranjeras. Esto implica gente que queda sin trabajo en Uruguay en empresas nacionales o en empresas de representación de empresas extranjeras.

En cuanto al marco de competitividad, se acaba de aprobar en el Senado -ahora pasa a Diputados para su consideración- el proyecto de sustitución completa de IVA por IMESI. Ahí va a ganar más competitividad el transporte de bandera nacional, lo cual apoyamos rotundamente. A su vez, existen problemas en cuanto a que el marco jurídico no es claro para la empresa extranjera que viene a Uruguay y necesita cargar combustible. Algunas operan haciendo el descuento de IVA correspondiente; otras operan diciendo que eso no corresponde

porque solo está previsto para las empresas de bandera nacional. Esto genera un marco de desigualdad de condiciones. Están amparadas o no están amparadas, pero debe ser claro. Hoy no está claro.

Si no tenemos un marco jurídico que nos diga por dónde tenemos que ir, es difícil que nos arriesguemos a promover inversiones del porte de una terminal de cargas o un proyecto asociativo de ese tipo. Llevando las dos cosas de la mano, podemos avanzar en ese sentido.

La lista de problemas y soluciones que planteamos en oportunidad de los cortes -estamos hablando de noviembre-, se resume en que al tener que desviar doscientos o cuatrocientos kilómetros para sortear el bloqueo de Fray Bentos o el de Fray Bentos y Paysandú al mismo tiempo, se genera un tránsito mayor en kilómetros, pero ese es el menor de los problemas. El mayor de los problemas es que tanto en Paysandú como en Salto no existe infraestructura para atender el flujo de camiones, y en la contraparte Argentina ocurre lo mismo. Solo en Fray Bentos el flujo era de ciento treinta o ciento cuarenta camiones diarios y los sábados de mañana de trescientos o cuatrocientos camiones. En Paysandú aparecen sesenta camiones y se arma un atolladero brutal. Lo mismo ocurre en Salto. Cuando comenzó el problema no había ni baño. El primer día del bloqueo en Paysandú a las cuatro de la tarde el baño ya no se podía usar porque había un solo baño para todo ese flujo de camioneros. No existía ni siquiera un predio donde dejar los camiones. Se llegó a dar el caso de que como no había un lugar donde dejar los camiones, sin hacer el despacho aduanero los camiones seguían viajando igual -gente que se maneja en forma bastante inescrupulosa-; nadie se enteraba y mientras se hacía el trámite documentario el camión ya estaba en viaje hacia Montevideo. Mientras no hay ningún problema, no pasa nada, pero si hay una situación irregular, un accidente, etcétera, se genera un problema grave.

Nosotros apuntábamos a cómo solucionar todos esos problemas, atendiendo dos temas. En el problema de la falta de infraestructura -esto implica que lo que antes hacíamos en seis o siete horas pasó a demorar tres o cuatro días y hasta cinco para el mismo trámite-, proponíamos utilizar la infraestructura que está desperdiciada en los demás pasos de frontera, concretamente en el de Fray Bentos. En el caso de Salto, proponíamos utilizar el de Paysandú y el de Fray Bentos, desviando para allí los camiones, de modo de que fueran atendidos donde está toda la infraestructura y el personal de brazos cruzados, gente en el seguro de paro por todos lados en la actividad privada. Eso fue planteado a partir del 23 de noviembre, día en que mantuvimos la primera entrevista que fue con el Director Nacional de Aduanas. A los pocos días seguimos con el economista Fernando Lorenzo, del Ministerio de Economía y Finanzas. Durante el mes de diciembre mantuvimos una larga lista de entrevistas, pero no hubo movimiento. La situación siguió tal cual estaba, no se dio respuesta a ninguno de los planteos. Ese es el centro del asunto.

A eso se suma la discriminación bastante injusta que significa la utilización de barcos que tienen una capacidad bastante reducida de transporte y que no soportan todo lo que se necesita. Si agregamos esa suerte de "embarca Fulano pero Mengano no", se genera una situación bastante complicada. A esto hay que sumar los detalles menores como la descoordinación entre los horarios de la Aduana, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ese tipo de cosas se suman a esta problemática. Por ejemplo, el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca no tiene un lugar físico para que trabajen los veterinarios y los agrónomos en Paysandú. En su momento esto generó un problema tremendo porque no había cómo despachar por Paysandú las mercaderías que requirieran intervención de ese organismo; había que desviarlas a Salto, aunque no hubiera bloqueo. Es decir, un sinfín de costos innecesarios al santo botón por no aplicar nuestra propuesta en la cual brindábamos hasta lo que denominamos el precinto electrónico para que hubiera seguridad en ese tramo que había que hacer por ruta nacional, no despachando en la frontera por la que se ingresa. Esa es una situación de por sí injusta porque el único que soporta los problemas que hay con las mercaderías, deteniendo su medio de trabajo que es el camión, es el transportista de camiones. Los barcos llegan al puerto, descargan su mercadería y si hay un problema documentario, es problema de ahí adentro porque el barco ya se fue. Lo mismo sucede con el avión. Los camiones, si hay un problema documentario de cualquier índole, mientras no se subsana, quedan parados en la frontera. Esto significa perder de rodar 1.000 kilómetros al día, que es lo que rueda un camión sin exigirse. El costo se desprende fácilmente: todo el mundo habla de US$ 200 diarios de costo de estar ahí parado.

Creo que resumí toda la problemática y el centro de nuestra propuesta: desviar el tránsito, establecer un mecanismo de seguridad con precintos electrónicos vigilados desde la central o desde donde quisiera la

Aduana. Nosotros estábamos en condiciones de poner a disposición este sistema en cuestión de veinte días, pero nunca caminó.

SEÑOR TROBO.- Quiere decir que la falta de previsión de lo que podía ocurrir con el cierre de los puentes y el no haber puesto en marcha un plan de contingencia con las medidas que ustedes presentaron, significó que estos costos agregados tuvieran como consecuencia el aumento de tarifas, la disminución de la carga transportada y la pérdida de mercado. ¿Qué explicación les dio el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para no haber tenido en cuenta vuestras recomendaciones, especialmente aquellas que tienen que ver con la coordinación de organismos públicos, la prevención de que en algunos pasos a algunas horas se podía pasar y en otras no?

SEÑOR GONZÁLEZ.- El señor Diputado Trobo definió las consecuencias: las tarifas aumentan porque nadie va a trabajar a pérdida. Esto produce dos efectos: la disminución del flujo de cargas y el mayor costo de las cargas que quedan. ¿Quién paga los platos rotos? El consumidor cuando va a comprar, ya que en lugar de comprar a $ 10, compra a $ 11 o a $ 12. No hay mucha vuelta en esto.

En cuanto a las medidas que nosotros propusimos, nunca recibimos una respuesta ni por la afirmativa ni por la negativa.

SEÑOR TROBO.- ¿El costo de la carga para los exportadores uruguayos aumentó como consecuencia de la situación que se vivió en estos últimos tiempos?

SEÑOR GONZÁLEZ.- Sí, aumentó por dos factores. La tarifa de transporte a pagar es más cara y se generó inseguridad en el comercio, lo que nosotros no tenemos capacidad de medir y probablemente tampoco la tengan ni siquiera los exportadores. Con esta situación un exportador o importador uruguayo no se puede comprometer a entregar en determinada fecha y plazo. Eso, obviamente, hace perder negocios.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cómo es eso de que los profesionales del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca no tienen local donde trabajar en Paysandú?

SEÑOR GONZÁLEZ.- Es así. En el paso fronterizo no hay lugar físico donde instalar personas, equipamiento informático ni servicios sanitarios. Todo está para construir de cero. Me parece bárbaro que se invierta en construir eso para que quede allí, pero habría que medir si eso, una vez que se termine este problema -esperamos que se termine en algún momento-, va a ser usado o va a ser una infraestructura más de todas las que hay, construidas al santo botón, por unos meses, con los costos que ello implica, cuando la solución de ir a utilizar la infraestructura existente era, a nuestro entender, la más adecuada.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es preocupante que no hayan tenido respuesta de parte de quienes tienen que ver con el tema.

SEÑOR TROBO.- ¿En cuánto tiempo, tomando el factor tiempo como factor económico, se demora una operación -si la circunstancia fuera normal y no hubiera bloqueo de los puentes- por la descoordinación de los organismos públicos? ¿Cuánto demora una operación de salida de carga del país y cuánto debería demorar si las cosas se hicieran como se deberían hacer, si estuvieran previstas las coordinaciones para que en el momento que llega la carga estuviera todo dispuesto para que el trámite demorara lo menos posible? ¿Cuánto más de lo que habitualmente demoran con la situación actual? En virtud de no haberse dispuesto medidas que mitiguen la situación, pierdo seis, ocho, doce, veinticuatro horas, dos días.

SEÑOR GONZÁLEZ.- El tiempo que demora una operación en el caso de que tenga todos los servicios coordinados -eso existe en la práctica- es de una hora o una hora y veinte minutos. Eso se ha hecho con infinidad de productos que requieren que todas las instituciones se pongan las pilas y trabajen. Ha pasado, por ejemplo, con exportaciones de leche, carnes, pescados y otros productos perecederos;

ocurría con las importaciones de aquel pan que se inventó ahora -yo le digo pan de plástico; el del tipo de "Bimbo"- que los camiones pasaban en cuestión de una hora o una hora y veinte.

En cualquier despacho normal de un producto de cualquier mercadería el camión está a las 8 de la mañana en la frontera y, con suerte, sale a las 6 de la tarde.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Eso ocurre en épocas normales?

SEÑOR GONZÁLEZ.- Sí, eso es lo normal: caer en la frontera a las 8 de la mañana y continuar viajando aproximadamente a las 6 de la tarde. Si todo rueda bien, a veces a las 4 de la tarde ya podemos salir, pero lo normal es que ocurra a las 6 o más tarde. Perdemos 10 o 12 horas.

SEÑOR ACOSTA.- Eso pasa en todas las fronteras -tanto argentinas como brasileñas- por el sistema operativo que tienen. En Brasil existe un sistema por el cual usted ingresa a las 8 de la mañana y se libera recién a las 6 de la tarde, cuando los fiscales uruguayos ya se están yendo para sus casas. Y no hay forma de evitar esto; es un problema que tendríamos que revertir.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Hoy y mañana en la frontera de Rivera y Livramento se desarrollará un encuentro con autoridades uruguayas y brasileñas para tratar este tema e intentar llegar a acuerdos que eviten esta problemática que se da en todas las fronteras. Creo que la reunión tendrá una muy buena repercusión porque contará con la presencia de mucha gente preocupada por el tema.

SEÑOR ACOSTA.- El gran tema que hemos enfrentado es que en la frontera Rivera-Livramento se aplican ciertos criterios, pero en las demás se manejan otros que no tienen nada que ver; lo sabemos por la experiencia de años. Por ejemplo, si usted va a cruzar por el Chuy necesita dos sellos en el manifiesto de cargas: el del porteador y el del transportista efectivo; en Río Branco no existe esa exigencia y en Livramento el tema es otro. Entonces, no hay unidad de criterios; es algo que tenemos que analizar con las autoridades brasileñas. ¿Por qué en una frontera se aplica una cosa y en otra algo distinto? Si en Chuy falta un sello el camión queda parado 24 horas o las que transcurran hasta que aparezca.

SEÑOR GONZÁLEZ.- En ese marco en el que lo normal es perder todo el día -o hasta medio día más- con la tramitación se produjeron los bloqueos, que volvieron a dejar en evidencia la carencia de infraestructura que existe de los dos lados de la frontera y la falta de integración en los pasos fronterizos, que no se ha superado a pesar de que venimos hablando de esto desde hace muchos años. Yo tengo veinte años en el transporte y siempre he escuchado hablar de las reuniones que van a resolver la falta de coordinación entre los horarios de las instituciones que funcionan en las distintas fronteras. Ojalá esta sea la oportunidad en la que esto se revierta, pero el tema no es nuevo; es la batalla que hemos dado desde que existe el transporte.

Con el problema de los bloqueos ese tiempo promedio de 10 o 12 horas se multiplicó por 6 o por 7; hablamos de que un camión tiene que esperar 3 o 4 días para que haya lugar para estacionar.

SEÑOR TROBO.- Las demoras de las que estamos hablando corresponden a la realización de trámites unificados de la parte uruguaya y argentina o brasileña. ¿O son los trámites que se deben hacer por exigencia de las autoridades uruguayas?

Hablamos de que en el caso de algunas mercaderías los trámites demoran una hora o una hora y veinte. Se supone que se anuncia la llegada de esa mercadería y que las autoridades de los distintos organismos públicos uruguayos admiten que hay que hacerlo rápido; en realidad, debería funcionar así con cualquier tipo de mercadería, porque el burócrata no tiene derecho a decir a quién le demora una hora y veinte, a quién tres horas, etcétera, porque si se puede hacer en menos tiempo no hay justificación alguna para que insuma más. Ustedes decían que la demora normal, fuera de la excepción que se hace con los lácteos, la carne, etcétera, es de entre las 8 de la mañana y las 6 de la tarde, o sea, de 10 horas. Eso ocurre habitualmente en virtud de la falta de coordinación o de la ineficiencia de las entidades uruguayas que tienen que intervenir en el

procedimiento. Obviamente, con el cierre de los puentes la tramitación pasó a demorar 3 o 4 días porque, además, hay dificultades para acercarse con la carga y hacer el trámite.

Quiero saber si esa es la explicación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que estamos hablando de la tramitación que se hace en conjunto, con entidades uruguayas y argentinas.

SEÑOR GONZÁLEZ.- No es tan así. La coordinación, la unificación de los trámites nunca se ha llevado a la práctica al cien por ciento; algunos trámites se han unificado, pero otros no.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero se demora 10 horas en realizar los trámites en la aduana uruguaya y en la argentina.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Sí. las exportaciones uruguayas demoran del lado extranjero y las importaciones uruguayas demoran del lado uruguayo. El trámite que más demora es el del control de lo que ingresa al país. Una exportación de Uruguay sale por cualquiera de las aduanas en pocas horas, salvo que se presenten estos problemas que, al principio -hace un año-, eran excepcionales y ahora ya son moneda corriente.

El trámite de importación se vuelve engorroso en la parte nacional, lo que es lógico porque se hace toda la revisación de la documentación y de la mercadería, según el canal de riesgo que esta tenga. Es saludable que así ocurra; lo que no es saludable es que se haga encima de un camión, porque este se fabricó con ruedas para que estuviera andando, no parado, esperando que lo despachen. Este planteo es más o menos como el de la falta de coordinación de las aduanas: data de hace unos 20 o 30 años.

Además, esto se ata al proyecto de instalar una, dos o más terminales de transferencia de cargas, de manera de que se llegue a la transferencia de cargas, se despache ahí, se baje la mercadería y después, si hay algún problema, que se resuelva con la mercadería en un galpón, no encima de un camión, porque eso tiene un costo que, evidentemente, se traslada a los precios. Uruguay tiene deficiencias logísticas reconocidas en todos los ámbitos habidos y por haber, que no son demasiado distintas de las que existen en Brasil y en Argentina, pero existen por no hacer "click" en estos detalles que harían más eficiente la cadena de abastecimiento.

SEÑOR TROBO.- Quiero saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas los ha consultado con respecto a todos los trabajos que, según se señala, se están realizando para redimensionar el transporte de cargas. Ustedes saben que el Ministerio ha tomado algunas medidas recomendadas por algún sector transportista y que ha creado un ámbito bipartito para analizar aspectos vinculados con el desarrollo del transporte de cargas, del que participan la Administración Pública y una gremial de transportistas. Nosotros hemos señalado que ese ámbito tiene que ser mucho más amplio. No le corresponde al Ministerio y a los transportistas definir el futuro del transporte; tienen que participar también los tomadores de cargas, los que compran los servicios de carga, etcétera. Es un tema de carácter nacional, no corporativo sectorial. Por supuesto que el hecho de decir esto no implica ningún juicio de valor con respecto a la gremial que ha tenido relación con el Ministerio, la que consideramos muy representativa y respetamos como corresponde, pero queremos saber si ustedes, como entidad que agrupa a determinada cantidad de empresas, han sido consultados, han asistido a reuniones o han recibido documentos de esa Comisión que el Ministerio creó para analizar el tema del transporte de cargas.

SEÑOR GONZÁLEZ.- En líneas generales no hemos sido consultados ni se nos ha respondido en forma afirmativa a nuestra solicitud de participar en alguna instancia, aunque no hemos puesto condicionamientos en cuanto al nivel en que pretendemos hacerlo. Esa es otra de las cosas en las que no hemos tenido respuesta. Desde que, hace varios años, se creara el organismo de control, venimos haciendo la misma solicitud y en cada reunión con el Ministro, con el Director Nacional de Transporte y con la Directora Nacional de Cargas por Carretera nos hemos puesto a disposición para colaborar en lo que podamos a partir de lo que sabemos del tema, pero hasta el momento no hemos sido consultados ni invitados a participar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por lo tanto, en esta última instancia de los 120 días de suspensión de los certificados habilitantes tampoco participaron.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Tampoco participamos en eso, y ese plazo ya terminó.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es así; a partir del 1º de marzo se volvió a la normalidad.

¿Ustedes tienen camiones a cargo en Uruguay o solo son representantes de las empresas?

SEÑOR GONZÁLEZ.- Podemos tenerlos o no, pero nuestra figura es la de la representación. De hecho, hay muchos socios que poseen camiones y, a su vez, tienen empresas nacionales de transporte que hacen transporte interno o transporte internacional de carga.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero lo hacen fuera del Círculo de Transporte Internacional del Uruguay.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Exacto; para realizar esa actividad la persona o la razón social se desdobla en la representación pura y exclusiva de empresas extrajeras que ingresan al Uruguay y la actividad de transporte nacional.

SEÑOR TROBO.- Me gustaría que nos acercaran la información de las empresas que están integradas al Círculo, porque es muy importante que podamos evaluar también si el Ministerio ha encarado estos temas teniendo en cuenta la representatividad. Estas cuestiones deben ser afrontadas como corresponde, con la mayor amplitud posible. La opinión de alguien que esté vinculado con el tema, aunque eventualmente no integre una organización gremial o patronal, puede significar un buen aporte. Los empresarios no están obligados a asociarse; pueden hacerlo o no, pero cuando se analiza un tema de tanta dimensión como el futuro del transporte, la participación del modo de transporte por carretera en toda la actividad, ¡vaya si importará que opinen por alguna vía hasta quienes pueden no estar representados! Por eso me parece importante conocer -si ustedes no tienen inconvenientes al respecto- cuáles son las entidades que ustedes representan o que participan del Círculo.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Podemos hacerles llegar esa información por el medio que ustedes nos indiquen.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pueden remitirlo a la Secretaría de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Así lo haremos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos vuestra visita. Hemos tomado nota de todo lo que han planteado y oportunamente lo analizaremos. Está previsto que el 10 de abril asista el Ministro de Transporte y Obras Públicas y este tema estará incluido en la agenda a considerar.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Muchas gracias por vuestro tiempo.

Reiteramos nuestras disculpas por haber llegado tarde, pero queríamos aportarles información sobre el tráfico que abarcara hasta el mes de enero, a efectos de enriquecer el planteo con cifras.

(Se retiran de Sala los representantes del Círculo de Transporte Internacional del Uruguay)

——Si los señores Diputados están de acuerdo, incluimos la problemática planteada por esta delegación entre los temas a considerar con el Ministro en la reunión del 10 de abril.

SEÑOR TROBO.- El Ministro estaba convocado desde el 6 de diciembre...

SEÑOR PRESIDENTE.- Increíblemente, el martes pasado vino, pero sin que nosotros supiéramos.

(Diálogos)

SEÑOR TROBO.- El planteo que recibimos tiene una vinculación parcial con el tema general del transporte e incluye propuestas que el Ministerio no respondió.

SEÑOR PRESIDENTE.- Además, el problema de los cortes no afecta solo al Círculo sino al transporte en general y, por lo que ellos dicen -y debemos creerles- nunca recibieron respuesta a los planteos que hicieron.

SEÑOR TROBO.- Sería bueno preguntarle al Ministro -para que lo traiga preparado- qué medidas de excepción tomó su Cartera en los pasos fronterizos ante el cierre de los puentes que nos unen con Argentina, ya sea en coordinación con otras organizaciones del Estado o solo con respecto a sus propias oficinas.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se procederá.

Tenemos seis proyectos en carpeta, cuatro de los cuales fueron aprobados por la Cámara de Representantes; me refiero a los relativos a la obligatoriedad de contratar seguro de responsabilidad civil para vehículos, a la ley de tránsito, al porcentaje de alcohol permitido para quienes conduzcan vehículos -incluido en la ley de tránsito- y a la obligatoriedad de usar las luces bajas cuando se conduzca por carreteras en cualquier parte del territorio nacional. Como reitero que ya fueron aprobados por la Cámara, la idea es archivarlos, independientemente de lo que suceda en el Senado.

(Apoyados)

——Archivaremos esos proyectos.

Uno de los proyectos que queda en carpeta es el relativo al carné gratuito para personas con capacidades diferentes, porque todavía no se logró acuerdo con respecto al financiamiento.

SEÑOR TROBO.- En la medida en que de acá a junio tendremos la instancia de la Rendición de Cuentas y eventualmente ese subsidio debería ingresar a través del Presupuesto Nacional para que luego fuera distribuido entre los prestadores de servicios, me parece que sería bueno que la Comisión se preocupara por mover un poco el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- La próxima reunión será el miércoles 11 -el día martes recibiremos al Ministro-; en esa oportunidad deberíamos empezar a hablar de este asunto.

SEÑOR TROBO.- ¿Tenemos alguna evaluación del volumen de boletos?

SEÑOR PRESIDENTE.- No recuerdo exactamente, pero creo que se hizo una evaluación.

SEÑOR TROBO.- Sería oportuno revisar los antecedentes para ver si tenemos algunos datos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos averiguar esto con el señor Diputado Botana, que estaba en este tema. Creo que con el 1% del seguro obligatorio se podría absorber ese subsidio. Si no me equivoco, algunas de las comisiones honorarias también habían traído algunos números.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Hay buen material al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Diputado Trobo plantea conocer de qué cifra estamos hablando, a fin de ver si podemos trasladar ese costo a la Rendición de Cuentas. Vamos a averiguarlo.

Se levanta la reunión.